

ARMADA DEL ECUADOR
ACADEMIA DE GUERRA NAVAL
Guayaquil

-0-



LECTURA RECOMENDADA

Influencia de Alfred Mahan en la doctrina naval de China

AUTOR: Gonzalo Vázquez Orbaiceta

Lectura recomendada por:

VALM S.P. Marco Salinas Haro
Docente de la Academia de Guerra

2023

Descargo: Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no necesariamente representan la opinión de la Academia de Guerra Naval o de la Armada del Ecuador.

MOTIVACIÓN A LA LECTURA

La presente lectura fue presentada en el XXIX Congreso Internacional de Defensa celebrado en Jaca en septiembre de 2022. Su contenido es de fácil comprensión para cualquier persona interesada en el tema de naturaleza marítima. La tesis del ensayo, es demostrar, que la expansión de la Armada China a través de la “denegación del acceso al mar”, es coherente con el pensamiento estratégico marítimo de Mahan, que impulsó a EEUU como potencia marítima.

El padre de la estrategia marítima almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914), en sus obras analizaba tanto el aspecto militar como comercial de la doctrina marítima, sus ideas sirvieron para convertir no solo a la armada estadounidense en la más poderosa del mundo, sino también tuvo influencia en otros estados, que han estudiado e implementado las ideas del norteamericano, siendo hoy China uno de los mejores ejemplos de países que se han inspirado en Mahan para potenciar su economía y su comercio. La doctrina marítima de China ha obtenido algunos de sus puntos más importantes de uno de los más relevantes historiadores navales y geopolíticos americanos de la historia.

A manera de conclusión general, el autor del ensayo manifiesta que: “En definitiva, resulta innegable que las ideas y el pensamiento de Mahan se reflejan de manera clara en las aspiraciones que China demuestra con su crecimiento económico y el incremento de su dependencia del comercio marítimo...”.

Espero que los lectores disfruten de su contenido...

Fuente: [Influencia de Alfred Mahan en la doctrina naval de China. Global Affairs. Universidad de Navarra \(unav.edu\)](#)

Influencia de Alfred Mahan en la doctrina naval de China

ENSAYO

26 | 10 | 2022

Texto Gonzalo Vázquez Orbaiceta

De la expansión de la Armada a la ‘denegación del acceso’ Pekín sigue el manual del almirante y estrategia estadounidense que impulsó a EEUU como potencia marítima



En la imagen

El Liaoning, el primer portaviones de la Armada del Ejército Popular de Liberación de China; en junio de 2022 China botó su tercer portaviones, el Fujian, el primero de diseño y construcción exclusivamente rusos [Armada de China]

Desde hace ya varias décadas, Pekín ha ido progresivamente incrementando el gasto nacional en defensa, y de manera particular en su Armada Nacional. En el periodo comprendido entre 1990 y 2020, la República Popular de China ha elevado su gasto en defensa desde los \$9.930 millones hasta los \$252.300 millones en 2020, de acuerdo con datos del Banco Mundial^[1]. Tal incremento ha venido de la mano de su creciente influencia económica y su paralelo ascenso en la lista de naciones más ricas. Para ello, el gobierno ha llevado a cabo un aumento drástico de su poder naval, incluyendo armamento, número de buques y doctrina marítima.

Así, durante los últimos diez años, China ha impuesto un ritmo de construcción de buques y armamento que lo ha llevado rápidamente a escalar posiciones en el ranking de las armadas más fuertes del planeta. Este crecimiento ha ido a la par de una expansión de su presencia a lo largo del Mar del Sur de China y del Mar de Filipinas, donde las embarcaciones de los guardacostas mantienen un estricto control y dificultan la navegación del resto de naciones vecinas.

Esta evolución, que ha supuesto también un aumento de su presencia en el Indo-Pacífico (llamado a convertirse en el nuevo centro de gravedad geoestratégico) y el Ártico, ha sido especialmente motivada por los intereses económicos y comerciales del gigante asiático, y, por ende, por las ideas del geopolítico americano Alfred Mahan. Por ello, en las líneas que siguen, analizaremos la influencia que han tenido las ideas y enseñanzas de este en la estrategia naval y doctrina marítima de la República Popular China en su pugna por extender su influencia y dominar las principales rutas comerciales marítimas.

Mahan y la doctrina naval de China

Irónicamente, la doctrina marítima de China ha obtenido algunos de sus puntos más importantes de uno de los más relevantes historiadores navales y geopolíticos americanos de la historia: el almirante Alfred Thayer Mahan (1840-1914). Sus obras, que analizaban tanto el aspecto militar como comercial de la doctrina marítima, sirvieron para convertir a la armada estadounidense en la más poderosa del mundo. Muchos otros han estudiado e implementado las ideas del norteamericano, siendo hoy China uno de los mejores ejemplos de países que se han inspirado en Mahan para potenciar su economía y su comercio.

A grandes rasgos, Mahan estableció seis factores (tres geográficos y tres sociales) determinantes para cualquier nación con aspiraciones a convertirse en una gran potencia marítima, estando todos dentro del ámbito de la doctrina marítima^[2]:

POSICIÓN GEOGRÁFICA. De acuerdo con Mahan, aquellas naciones que se encuentran en posición de orientar sus esfuerzos hacia el mar, sin necesidad de invertir grandes esfuerzos en la defensa de sus fronteras terrestres, parten con ventaja frente al resto.

CONFIGURACIÓN FÍSICA. Según la forma y tamaño de la costa que tenga el país en cuestión, tendrá una mayor o menor inclinación a lanzarse al mar e interactuar con sus vecinos.

EXTENSIÓN DEL TERRITORIO. Para Mahan, en una situación de conflicto entre dos naciones en condiciones similares, el factor que determinará quien supera a la otra en cuanto a poder naval será la distancia de sus costas, así como la disposición de sus puertos. Si estos se hayan distribuidos estratégicamente de forma que permitan un mejor control de las costas, dicha nación tendrá más posibilidades de acaparar un poder mayor.

TAMAÑO DE LA POBLACIÓN. Más concretamente, observar el número total de la población que se dedica a profesiones marítimas, o que podrían ser en poco tiempo preparados para ello, es otro factor de importancia clave a la hora de estimar el potencial de una nación para acumular poderío en el mar.

CARÁCTER NACIONAL. Con esto se refiere Mahan a los deseos y a la motivación de una determinada nación para hacerse al mar y explotarlo para aumentar su comercio. De la medida en que dicha población se involucre en dominar el comercio marítimo, y la ambición que destine a esta empresa, también depende el poder naval que una nación puede aspirar a lograr.

CARÁCTER DEL GOBIERNO. Por último, el americano apuntaba que “respecto al poder naval, se han obtenido los mejores resultados cuando ha habido una inteligente dirección por parte de sus gobernantes y estos se han identificado por completo con el espíritu del pueblo”.

La influencia de Mahan sobre las altas esferas de la Fuerza Naval de China se hizo especialmente visible en el Simposio de Seguridad en las Vías Marítimas celebrado en 2004 en Pekín. Wang Zaibang, vicepresidente del Instituto Chino de Relaciones Internacionales Contemporáneas comenzó la sesión sobre “Desafíos para la Seguridad de las Vías Marítimas en Asia Pacífico: Evaluación y Categorización” recitando la teoría del poder naval de Mahan^[3]. El atractivo de Mahan es fácilmente entendible, dado que escribía sobre y para una potencia emergente –en aquel momento, EEUU–, algo que encaja perfectamente con la situación actual de la República Popular China.

Por ello, expondremos a continuación varios ejemplos concretos de cómo la actividad militar y marítima china refleja las enseñanzas del almirante americano a través de sus tres pilares clave. Primeramente, con la inversión en el poder naval de la nación como requisito primordial. En segundo lugar, mediante su dominio comercial como principal determinante de su doctrina marítima. Por último, mediante la expansión hacia otras regiones de importancia geoestratégica que le permiten expandir más presencia naval.

Inversión china en el poder naval

La inversión china en su armada sigue las pautas de Mahan, pues responde al primer paso que el estadounidense estableció para su país. Consciente de que EEUU no podía hacer frente a la armada británica de la época, al igual que China no puede hacer frente hoy por hoy a la de su competidor, afirmaba que la primera preocupación debía ser contar con una flota que permitiera controlar el espacio marítimo más próximo. De esta forma, China ha ido aumentando su fuerza marítima hasta llegar a ser la primera en número de embarcaciones.

El primer portaaviones chino, estrenado en 2011, marcó un hito importante en la escalada de China hacia un creciente dominio de los océanos. El almirante japonés Fumio Ota juzgó ese hecho como “el comienzo de una notable transición en la doctrina naval”[\[4\]](#). Efectivamente, China ya ha botado el primer portaviones de diseño y construcción exclusivamente chinos, el Fujian (los dos anteriores tenían diseño ruso), que cuenta con capacidades equiparables a los buques estadounidenses de la clase Nimitz o la clase Ford y que se prevé entre en operaciones para 2025. Aunque esto no supone un gran cambio en la situación general –la armada americana cuenta con 11 portaviones en activo–, China sin duda experimentará una mejora en sus capacidades ofensivas y un incremento en su presencia marítima. Sin embargo, el portaviones no es el único tipo de buque que China está desarrollando. También se han construido buques de asalto anfibio tipo-075, fragatas tipo-054A, o destructores tipo-052D; todos estos proyectos están dirigidos por China State Shipbuilding Corporation, la constructora naval más grande del mundo[\[5\]](#). El total de barcos que China ha producido desde 2014 supera en tonelaje al de armadas completas como la francesa, la alemana o la española[\[6\]](#).

Por otro lado, las imágenes de satélite han ido revelando progresivamente cómo China está también llevando a cabo modernizaciones y expansiones de sus infraestructuras y astilleros. El astillero de Jiangnan, por ejemplo, situado en el Shanghái, cuenta con un área de 7,3 km², tamaño que las imágenes apuntan que será duplicado. Además, se han establecido nuevas instalaciones en Wuhan para construir varios submarinos[7]. Tales avances, junto con el slogan que los satélites captaron en la botadura del último portaviones, “construir una armada fuerte y moderna, y proveer de un fuerte apoyo para alcanzar el sueño chino de un ejército fuerte”[8], siguen las recomendaciones de Mahan, quien impulsó a su país a construir bases navales y aumentar el número de buques disponibles para contrarrestar a la potencia que entonces dominaba los mares. Este ritmo de construcción de buques no parece dar señales de que por el momento vaya a bajar, y entre los círculos de la armada y el gobierno norteamericano empiezan a sonar voces de alarma.

Anti-Acceso y Denegación del Área

Mahan sostuvo que, una vez contara con una armada capacitada, EEUU debía procurar impedir a los británicos el acceso a los enclaves estratégicos más próximos a sus costas. China, que ahora se encuentra en la misma situación, ha decidido hacer lo propio. En 2007 se empezó a perfilar la que hoy se conoce como Anti-Acceso–Denegación del Área (A2/AC, en inglés), aplicada en el entorno marítimo próximo a las costas chinas. Dicho sistema, destinado a asegurar la supremacía China en esta región, contaba en sus inicios con la ventaja de no requerir una paridad tecnológica con EEUU para resultar efectiva[9]. China ha ido aumentándola y consolidándola con los años, y cuenta en la actualidad con vigilancia de satélites y radares, misiles balísticos y de crucero, submarinos de ataque, aviación basada en tierra y minas especiales[10]. La motivación principal de este procedimiento, como su nombre indica, es la de denegar el acceso a las aguas territoriales de China a cualquier otra potencia marítima que pretenda hacerle frente.

De esta manera, la geopolítica de China en el Mar de China Meridional gira entorno a las denominadas “cadenas de islas”, cuyo concepto fue elaborado precisamente por los Estados Unidos como medio de contención y forma de asegurar el control sobre el litoral de todo el este asiático. Como explicó en el Congreso en 1951 el general MacArthur, veterano de la campaña de Filipinas durante la Segunda Guerra

Mundial, EEUU pasaría a dominar el Pacífico próximo a Asia “mediante una cadena de islas que se extiende en forma de arco desde las Aleutianas hasta las Marianas, controlada por nosotros y nuestros aliados. Desde esta cadena podemos dominar con fuerza marítima y aérea cada puerto asiático desde Vladivostok hasta Singapur y prevenir cualquier movimiento hostil hacia el Pacífico”[\[11\]](#).

China ha adoptado esta base y la ha convertido en su principal instrumento de defensa en la dirección opuesta a la que los americanos pretendían. Sus guardacostas y buques pesqueros, al servicio de la armada, patrullan habitualmente la región, como veremos más adelante, asegurando el control de estas aguas sin necesidad de movilizar a sus buques de guerra. También lleva años construyendo instalaciones en muchas de las pequeñas islas y arrecifes, de forma que pueda hacer un uso más eficiente y conveniente de esos emplazamientos. Centrada en dotar de avanzadillas militares a lo largo de la región colocando pequeñas bases y puertos, China persigue lograr que esos promontorios pasen a ser considerados como islas a ojos de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS por sus siglas en inglés). De esta forma, Pekín podría reclamar la soberanía sobre estos territorios y sobre su zona económica exclusiva, asentando así un mayor control (y más legítimo) en estas aguas.

La primera cadena, formada por una línea que transcurre desde la parte inferior de Japón hasta Filipinas, pasando por Taiwán, es el primer paso de la estrategia. Dentro del área que delimita esta primera línea, Pekín mantiene el control de la zona mediante islas construidas artificialmente, acumulando arena en los arrecifes para después colocar infraestructura sobre la nueva superficie generada.

Con esta política de Anti-Acceso–Denegación del Área, con la que evita que la armada estadounidense navegue en esas aguas, a la vez que controla toda la región, China imita lo aplicado por EEUU en el Caribe hace más de un siglo, tal como proponía Mahan. No obstante, Pekín se encuentra con la dificultad de que el derecho internacional no reconoce las islas, y por tanto tampoco la soberanía china sobre ellas.

Pese a ello, China parece ahora querer aumentar el área de su aplicación, ampliada a la “segunda cadena” de islas, que abarca desde Yokosuka en Japón hasta Papúa, pasando por Guam (enclave de la base americana). Esto representa un desafío

formidable para Pekín[12]. Pese a la falta de evidencias sólidas, algunos han argumentado que China podría utilizar la segunda cadena como pivote de una potencial campaña de “contraofensiva” dirigida hacia las fuerzas estadounidenses y de sus aliados en la región[13].

El Mar del Sur de China

El caso del Mar del Sur de China también muestra una importante influencia de las ideas de Mahan en la doctrina marítima china, siendo sin duda uno de los puntos de mayor importancia estratégica para ellos. No en vano está considerado como uno de los entornos más probables dónde se podría dar un caso de conflicto naval entre dos grandes potencias (EEUU y China).[14]

Por ello, no es de extrañar que los políticos y estrategas militares chinos vean al Mar del Sur de China como Mahan y los Estados Unidos veían hace un siglo el Caribe. Dicha similitud se demuestra con dos ejemplos muy claros.

En primer lugar, considerando las similitudes geográficas entre ambos mares: los dos están dominados por una potencia, que abarca la gran mayoría del litoral; la península de Malasia y el archipiélago de Sumatra recuerdan al istmo de Centroamérica –al que tanta atención prestaba Mahan–; y, por último, el Estrecho de Malaca y el Canal de Panamá como rutas comerciales vitales para la nación que domina el litoral de ese mar.[15] En definitiva, una combinación de factores geográficos que hacen de esta área un territorio de alta importancia estratégica de la que China es plenamente consciente.

En segundo lugar, siguiendo a uno de los padres de la actual armada china y fiel defensor de la doctrina de Mahan, Liu Huaqing, que hace décadas ya propugnaba que China había de dominar la cadena de islas que hay desde el sur de Japón, a través de Taiwán y el norte de las Filipinas, en paralelo a la China continental (es decir, las islas del Mar del Sur de China).[16] En efecto, una comparación de las ideas reflejadas en algunas de las obras de Mahan con las actividades navales de China en este entorno, sin duda demuestra que una gran parte de dirigentes de la Armada de China ve el mismo potencial que veían los americanos en el Caribe. De esta forma, China imita las ideas que defendía el americano en su interés por

establecer el control y asegurar un tránsito seguro para su comercio a través del Estrecho de Malaca y sus distintas entradas.[\[17\]](#)

Además, existe también una similitud entre la situación de China frente a EEUU hoy y la de EEUU frente a Reino Unido en 1890. Así como Estados Unidos lidiaba con un poder superior, el británico, pero pudo dominar el Caribe debido a que su adversario directo tenía unas responsabilidades globales que cumplir; hoy China es aún inferior a los americanos en términos globales, pero puede aspirar a controlar el Mar del Sur de forma idéntica mediante su Anti-Acceso y Denegación del Área.

Bases navales

A mediados de la década pasada, algunos académicos apuntaban a que, si Pekín estaba realmente inspirado en Mahan para expandir su control marítimo y asegurar su comercio, habrían de establecer bases marítimas lejos de las costas chinas, para asegurar su presencia en los demás océanos. Tres años más tarde, en 2009, el coronel del Ejército del Aire, Dai Xu, sugirió esta necesidad de establecer y desarrollar bases navales más allá de su litoral más próximo.[\[18\]](#) Esta visión se vio finalmente realizada cuando China dio el salto en sus ambiciones, para pasar de ser estableció su primera y única base hasta el momento –en Djibouti. Se confirmaba así la influencia de Mahan en la doctrina china. No obstante, durante el último año, ha surgido la posibilidad de que China esté secretamente desplegando dos más: en Camboya[\[19\]](#) (ver localización geográfica en la Figura 4) y en los Emiratos Árabes Unidos.[\[20\]](#) Tales iniciativas ponen de manifiesto una importante influencia de la insistencia de Mahan en la doctrina china, para quien las bases navales eran uno de los pilares fundamentales de sostenimiento del poder naval de una nación.

En el momento que dichas bases se vuelvan operativas, China contaría con un sustancial aumento de su fuerza y presencia en el Indo-Pacífico, que se está convirtiendo en el centro de gravedad de la economía y el comercio global. Así, se confirmarían las previsiones de Mahan hace más de un siglo, cuando decía que “muchos observadores han afirmado la inmensa fuerza latente del carácter chino”.[\[21\]](#) Sin duda, si Mahan viera el poderío naval y las capacidades que China ha amasado, quedaría sorprendido por los avances tan notables que China ha logrado en un periodo tan corto de tiempo; y apuntaría también a las bases en extranjero

como siguiente punto para continuar con sus aspiraciones de ser una armada con presencia global.

Precisamente, el experto en doctrina china Lyle Goldstein apuntaba que “hay estrategias chinas que me han llegado a decir a la cara ‘Estamos buscando bases adicionales. Tenemos la de Djibouti y queremos más’, lo cual tiene sentido [...] China tiene intereses globales y quiere una presencia global.[22] Esta ambición se sitúa, como decimos, en la línea del pensamiento de Mahan cuando explicaba la “inevitable conexión en la secuencia lógica: industria, mercados, control, armada, bases”. [23] China cuenta con los dos primeros elementos de manera clara, y ahora lleva años asegurándose de asentar los otros. Su armada ya supera a las más grandes del mundo en número de barcos, su influencia en la región del mar del Sur de China continúa expandiéndose hacia fuera; ahora sólo resta el establecimiento de bases en el extranjero en las que sus buques de guerra y mercantes puedan apoyarse para extender su influencia en los océanos del planeta.

El Collar de Perlas y el comercio de China

El término Collar de Perlas fue acuñado por primera vez en un informe titulado “Energy Futures in Asia”, [24] en el que detallaba la estrategia adoptada por China para extender su influencia a lo largo del Índico, y poder así asegurar su actividad comercial desde China hasta Oriente Medio. Esta estrategia, denominada así por la imagen que se forma en el mapa al unir todos los puertos utilizados recuerda a un collar, es también una de las principales razones por las que China se ha expandido a través del Índico con el Collar de Perlas es, según algunos, para disminuir su dependencia del Estrecho de Malaca, por el que transitan alrededor del 80% de sus importaciones de hidrocarburos; pudiendo así explotar otras rutas que le permitirán expandir sus exportaciones de forma más segura.

“A día de hoy, China cuenta con 96 puertos en todo el mundo. Algunos de ellos en localizaciones estratégicas para su comercio marítimo -lo que a su vez implica comercio de energía- dando a Pekín un dominio estratégico sin la necesidad de tener que desplegar soldado, buque o arma alguna.” [25] Así, el presidente Xi Jinping asegura una notable influencia comercial, diplomática y militar en numerosos países. Esto, a su vez, ha generado un debate respecto al potencial que tales puertos tendrían para la seguridad mundial. Mientras algunos estiman que tal crecimiento en

el Indo-Pacífico es una consecuencia lógica de su crecimiento económico, otros temen por las consecuencias para la seguridad mundial en caso de que los puertos sean usados como bases militares para la Armada China.[\[26\]](#) Convenientemente, este dilema es precisamente el mismo que Mahan ha generado a lo largo de los años con sus ideas, demostrando nuevamente su influencia sobre Pekín y la doctrina de China.

Sin duda alguna, el Collar de Perlas es una de las manifestaciones más significativas de la influencia que Mahan ejerce sobre la doctrina naval comercial China. Tal y como afirmaba Mahan, “a medida que las marinas mercantes y de guerra de una nación van extendiendo su campo de operaciones, separándose de la propia costa, va sintiéndose más la necesidad de poder disponer de puntos en los que puedan entrar confiadamente los buques para comerciar, buscar refugio o procurarse provisiones.”[\[27\]](#) Pues bien, estas son las características más importantes de la estrategia de China con el Collar de Perlas. A día de hoy, la economía de China depende en su mayor parte del comercio marítimo, y el Collar es sin duda uno de los elementos más importantes de esa actividad económica. Su importancia estratégica –que a su vez ha determinado la cultura estratégica de la nación– tiene su foco principal en la región del Océano Índico, tradicionalmente dominada por EEUU y de vital importancia para el comercio de China.

Así las cosas, el Collar de Perlas no es sino una estrategia para proyectar su influencia política, económica y militar, así como su presencia naval, mediante la construcción de bases e infraestructuras. Mahan defendía que aquella nación que tenga el control de los mares será aquella que se convierta en una super potencia y domine sobre las demás. Pues bien, las ambiciones de China concuerdan a la perfección: la clave de la estrategia del Collar radica en que cada uno de esos puertos y enclaves se unan para formar una cadena que sirva tanto de núcleo económico como militar y de inteligencia en el la región del Índico.[\[28\]](#)

Mediante estas rutas, China se asegura el mantenimiento de su presencia en los mercados globales, así como su dominio militar y estratégico en la región del Índico para poder fortalecer sus rutas comerciales. De forma paralela, Pekín también ha mostrado interés en influenciar a los países en los que tiene puertos la ruta mediante el conocido “soft power”, minimizando así la competencia y posibles rivalidades con

otros países de la región. Esto le permite una mayor facilidad a la hora de negociar acuerdos para bases navales o puertos en su territorio.

Conclusiones

En definitiva, resulta innegable que las ideas y el pensamiento de Mahan se reflejan de manera clara en las aspiraciones que China demuestra con su crecimiento económico y el incremento de su dependencia del comercio marítimo. No sólo con el portentoso aumento que se está llevando a cabo en cuanto a número de activos, armamento en el mar y sistemas de defensa, sino también con la permanente motivación por dominar las rutas marítimas en Pacífico y a lo largo del Océano Índico mediante el Collar de Perlas. China ha puesto de manifiesto la importante influencia que sobre ella ejerce el pensamiento de Alfred Mahan. Dicho pensamiento se plasma en numerosos aspectos de su actividad marítima, desde el fortalecimiento de las rutas comerciales hasta el increíble crecimiento que ha experimentado durante los últimos diez años.

Este ritmo de construcción de buques en los astilleros chinos supera notablemente al de cualquier otra potencia marítima, y no cabe duda de que la creciente presencia naval de China en todos los océanos, unida a su influencia económica, seguirá aumentando durante los próximos años. De esta manera, obligará a los Estados Unidos a llevar a cabo una seria reevaluación de su política exterior (y, sobre todo, naval) si no quiere verse relegado a estar a la sombra del gigante asiático y su portentosa armada. No obstante, restan aún varios interrogantes acerca de las intenciones de China en su doctrina naval y su expansión comercial a lo largo del planeta. Dejando de lado el caso de la poca transparencia con la que el gobierno comunica sus planes y proyectos militares, lo que dificulta la labor investigadora de temas a este respecto, muchos se preguntan cuántos años tardará el gigante asiático en sobrepasar el dominio y control americano de los mares, teniendo en cuenta la positiva tendencia que su economía sigue manteniendo. Pero, sobre todo, cuál será la respuesta de las demás grandes armadas al respecto.

REFERENCIAS

[1] Banco Mundial, 2021.

[2] Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History: 1660-1783* (1890). 36-73

[3] James Holmes & Toshi Yoshihara, "China and the commons: Angell or Mahan?". *World Affairs*, 168 (4), 176.

[4] Fumio Ota "The Carrier of Asia-Pacific Troubles", *Wall Street Journal*, 11 Agosto 2011.

[5] H.I. Sutton. "Chinese Navy Growth: Massive Expansion of Important Shipyard", *Naval News*, 15 March 2022.

[6] Nick Childs & Tom Waldwyn. "China's Naval Shipbuilding: delivering in its ambition in a big way", *Military Balance Blog*, IISS. 2018.

[7] H.I. Sutton. "Chinese Navy Growth: Massive Expansion of Important Shipyard", *Naval News*, 15 March 2022.

[8] Ibid.

[9] José R. Pardo de Santayana. "Modernización de las Fuerzas Armadas Chinas". *Boletín IEEE*, (21), 2021. 79.

[10] Ángel Guinea. "La Doctrina Anti Acceso-Denegación de Área: Una nueva aproximación a la Defensa de Costas", *BELT*, 4 Junio 2020.

[11] Douglas MacArthur. "'Old soldiers never die', Address to the US Congress on April 19, 1951", *State Historical Society of Iowa* (1951) 3-4.

[12] Andrew S. Erickson & Joel Wuthnow (2016). "Barriers, springboards and benchmarks: China conceptualizes the Pacific 'island chains'". *The China Quarterly*, 225. 2016. 16-17.

[13] Ibid, 1.

[14] Marvin Ott. "The South China Sea in Strategic Terms", Wilson Center, 14 May 2019.

[15] James R. Holmes & Toshi Yoshihara (2006) "China's `Caribbean' in the South-China Sea", *The SAIS Review of International Affairs*, Winter-Spring 2006, 26(1), 88.

[16] *Ibid*, 83.

[17] *Ibid*, 87.

[18] Michael S. Chase & Andrew S. Erickson. "Changes in Beijing's approach to overseas basing?" *China Brief*, 9(19), 2009. 24.

[19] Mathew Loh. "China's navy has the world's largest fleet but only one foreign base to launch ships. It's secretly trying to change that, a report says", *Business Insider*, 7 Junio 2022.

[20] Gordon Lubold & Warren P. Strobel. "Secret Chinese Port Project in Persian Gulf Rattles U.S. Relations With U.A.E", *Wall Street Journal*, 19 November 2021.

[21] Alfred T. Mahan, *The Problem of Asia and its Effect upon International Politics*. (1900) 24

[22] Christopher Woody, "With a new carrier and rumors of more bases, a vision of China's global presence is getting clearer", *Business Insider*, 1 July 2022.

[23] Alfred T. Mahan, *The Interest of America in International Conditions*. (1910) 87

[24] Véase Juli A. MacDonald, "Energy Futures in Asia: Final Report", *Booz-Allen & Hamilton* (2004).

[25] Liam Fox & Robert McFarlane, "China wants to get a stranglehold on our vital energy supplies", *The Daily Mail*, 7 Agosto 2021.

[26] John Xie, "China's Global Network of shipping ports reveal Beijing's Strategy", VOA News, 13 September 2021.

[27] Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History: 1660-1783* (1890) 33.

[28] Igor Pejic. "China's String of Pearls Project", South Front, 5 October 2016.